

СПРАВКА

за отразяване на бележките, предложенията и констатациите, получени при общественото обсъждане по реда на чл. 26, ал. 3 от Закона за нормативните актове на документи относно Наредба за изменение и допълнение на Наредба № Н-32 от 16 декември 2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства (обн., ДВ, бр. 104 от 2011 г., изм. и доп. бр. 99 от 2012 г., бр. 73 от 2014 г., бр. 40 от 2016 г.)

№	По-да-тел	Бележки/ Предложения/ Констатации	Приети / неприети	Мотиви
1	Асоциация на автомобилните производители	<p>1. Прегледите да се извършват по параметри, определени от производителя. /чл. 4, т. 3 на Директивата/ - за целта е необходимо да се регламентира в проекта на Наредбата, създаването и използването на база данни, съдържаща необходимите за прегледа, технически параметри на автомобилите. Базата с данни да се използва от всички получили разрешение за извършване прегледи за техническа изправност.</p> <p>Наличието на такава база с данни ще спомогне за генериране на чек лист с необходимите данни за проверка за всеки конкретен автомобил по съответния идентификационен номер. С определени гратисни периоди по категории е възможно и крайно наложително стартиране изграждането на база данни.</p> <p>2. Подкрепяме предложението компютризираната система за управление на работата на средствата за измерване да дава възможност за предаването на резултатите от измерванията по електронен път към системата за регистриране на периодичните прегледи в реално време. По този начин се</p>	<p style="text-align: center;">Не се приема</p>	<p>Към настоящия момент по принцип резултатите от измерванията и проверките, които се извършват по време на техническия преглед, се сравняват с референтни стойности, които са посочени в директивата, съответно наредбата.</p> <p>Относно възможността, предвидена в директивата (а именно: прегледите да се извършват по параметри, определени от производителя, предвидена в чл. 4, т. 3 на Директивата), тази възможност вече е въведена в таблицата към методиката, където са посочени граничните стойности за съответните измервания (напр. емисии от отработени газове) (Приложение № 5 от наредбата). Това е така, тъй като в тази таблица е посочена и възможност измерените стойности да бъдат сравнявани с данни, предоставени от производителя.</p> <p>Към настоящия момент в наредбата не може да се регламентира създаването и ползването на база данни (регистър) от производителите, тъй като създаването на регистър изисква законово основание.</p> <p>Към настоящия момент се работи по изграждането на такава система.</p>

		осигурява достоверност на провежданите измервания в съответствие с методиката. Да отпадне възможността за извеждане на резултатите от измерванията на хартиен носител. Това ще възпрепятства възможността за нерегламентирана операторска намеса в резултатите от измерванията. (чл. 11, ал. 2, т. 3).		
		3. Когато при прегледа са констатирани техническите неизправности и несъответствията с експлоатационните характеристики и конструкцията на превозното средство, предлагаме в проекта да се предвиди процедура, забраняваща на собственика на ППС да извърши преглед в други пунктове.	Приема се	Бележката е отразена в § 30.
		4. В проекта на наредбата се предвижда от 2023 г. контролно-техническите пунктове да бъдат оборудвани с устройство за свързване към електронния интерфейс на превозното средство (четящо устройство на системата за бордова диагностика). Предложеното оборудване е от съществено значение при оценката на техническото състояние на превозното средство и особено на неговите електронни компоненти за безопасност. Използването на това оборудване ще допринесе за гарантиране на обстоятелството, че по пътищата, отворени за обществено ползване се движат технически изправни превозни средства, които имат допустимо вредното въздействие върху околната среда. В тази връзка предлагаме този срок да бъде променен на 2019 г.	Приема се	Бележката е отразена в § 48.
		За обективно определяне на вида на техническата неизправност предлагаме да се създаде програма за извършване на прегледа, която в процеса на прегледа да отчита наличието на несъответствия, с параметрите определени от производителя, вида на неизправностите, както и крайния резултат от прегледа.	Приема се частично.	Република България е възприела подход за сравнение с референтни стойности, посочени в директивата за техническа изправност и допълнително по данни от производителя, както е предвидено в директивата.
		Считаме за целесъобразно ИА „АА” да обсъди и предложи първоначалните прегледи, преди регистрация на ППС, да се извършват по реда на Наредба № Н-32 за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на ППС. Това ще намали възможността за първоначална регистрация на технически неизправни автомобили.	Не се приема	Не касае разпоредби от проекта на наредбата или директивата. Предложението е свързано със законодателни промени.
2	Иван Василев	1. Относно конфликта на интереси по чл. 12а и параграф 1 от допълнителните разпоредби, от които в т. 20 описва точно какво се има предвид под „Свързани лица“: В практиката има фирми, които извършват транспортна дейност и	Приема се	Бележката е отразена в § 37, т. 2 относно § 1, т. 20 от Допълнителните разпоредби.

	<p>автомобилите им минават на технически преглед в пункт, регистриран на свързано лице по смисъла на Търговския закон т.е. управителят на транспортната фирма и управителят на фирмата на пункта за прегледи е едно и също лице. Така техническият специалист или председателят не са в икономическа зависимост с юридическото лице.</p> <p>Добре ще е да се въведе конфликт на интереси и по отношение на лицата, регистрирани по чл. 16 от наредбата, не само за техническия специалист или председателя.</p>		
	<p>2. В чл. 13 се правят следните изменения и допълнения:</p> <p>1. В ал. 1 се създава т. 6:</p> <p><i>„6. да притежава най-малко 3 години професионален опит по специалността от завършеното средно или висше образование по една или повече специалности, посочени в приложение № 1 или равностоен на него, като учебни занимания в областта на пътните превозни средства.“</i></p> <p>Никъде не е указано какво ще се случи с техническите специалисти, които към датата на влизане в сила на наредбата, са вписани в списък към разрешение за ПТП и нямат навършен 3 годишен стаж.</p> <p>По действащата наредба и след влизане в сила на т. 6, лицето е длъжно да подаде заявление за промяна в обстоятелствата и да освободи техническите специалисти, които нямат 3 годишен стаж. Добре ще е да се добави текст, който изключва техническите специалисти, които вече са вписани в списък към разрешение, за да не остават млади специалисти без работа.</p>	<p>Приема се</p>	<p>Бележката е отразена в § 50.</p>
	<p>3. В Минималните изисквания относно съдържанието и препоръчителните методи на проверка, Приложение 5, т. 5.3.2.1, относно ефективността на амортизаторите е заложено „Използване на специално оборудване и сравняване на разликите между ляво и дясно“, а няма задължително изискване към пунктовете да разполагат с такова оборудване.</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Република България не се възползва от текста на директивата – за този елемент, съгласно директивата и бележка под линия номер 2(X) е посочено, че не е от съществено значение при проверката на техническата изправност.</p>
	<p>4. В Минималните изисквания относно съдържанието и препоръчителните методи на проверка, Приложение 5, т. 8.1.1 – при положение, че се въвежда изискване за наличие на шумомер в пункта, би следвало да се премахне текста за субективна оценка на нивото на шума и да се разпишат в наредбата гранични стойности за нивото на шум.</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Отпада изискването за оборудване на КТП с шумомер. Въвежда се изискване, когато техническият специалист оцени, че превозното средство излъчва „шум“, издава се удостоверение част I, буква „Б“ (Приложение № 7 от наредбата). По време на следващия преглед следва да бъде предоставен</p>

				<p>документ от акредитирана лаборатория за измерване на шум от МПС.</p> <p>В проекта на наредбата се прави следното допълнение:</p> <p>§ 30. В чл. 40 се създава ал. 5:</p> <p>„(5) Когато при проверката по т. 8.1.1. от част I на Приложение № 5 техническият специалист прецени, че нивото на шума може да е на границата на допустимото, при прегледа по ал. 1 се представя документ от акредитирана лаборатория за измерено ниво на шум, излъчван от неподвижно превозно средство съгласно приложим регулаторен акт за одобряване типа на превозните средства по отношение на шума.“</p>
		<p>5. В действащата наредба Раздел IV, б. „Б“, т. 1.2.7 относно Проверки на уредбите, които позволяват работата на двигателя с ВНГ и СПГ при периодичен преглед, е указано че „автомобилът е неизправен, в случай че е изтекъл срокът на експлоатация на резервоара за СПГ или ВНГ, предвиден от производителя.“</p> <p>Експлоатационният срок на резервоара за СПГ или ВНГ трябва да е нанесен от производителя на табелката на резервоара, но на практика в 95 % от резервоарите е нанесена само дата на производство. В тези случаи съгласно Правило № 110 и Правило № 67 на ООН се приема експлоатационния срок на резервоара да е максимум 20 г. Добре е да се впише този срок в наредбата или да се препрати към Правило № 110 и 67, тъй като масово пунктовете на ПТП отбелязват за изправни автомобили с резервоари, произведени преди повече от 20 години.</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Не е необходимо да се вписва срок за експлоатация за метановите бутилки, той е посочен в Правило № 110 на ООН. Относно бутилките за ВНГ – в Правило № 67 е посочен „Срок на експлоатация“.</p>

	<p>6. В наредбата има дупка относно новорегистрирани автомобили, които имат монтирана в чужбина уредба, която позволява работата на двигателя с ВНГ и СПГ. При тях след регистрация в КАТ в талона за преглед за използвано гориво въвеждат Бензин/ГАЗ, но съгласно § 23 от Преходни и заключителни разпоредби на действащата Наредба Н-32 те не са освободени от първоначална проверка на ППС с допълнително монтирани уредби, тъй като свидетелството за регистрация на ППС и паспортът за монтирането на уредбата са издадени след датата на влизане в сила на наредбата (01.09.2014), а също така нямат и издадено удостоверение за техническа изправност на ППС, част I, буква А по реда на Наредба № Н-32, в което е отразено, че ППС е с монтирана уредба на ВНГ/СПГ или водород. Ако автомобилът мине първо на първоначален преглед на допълнително монтирана в МПС уредба, която позволява работата на двигателя с ВНГ или СПГ според чл. 30, ал. 3 „освен документите по ал. 1 се представя и протокол за монтиране на уредбата по чл. 20, ал. 2 от Наредба № Н-3.“ със какъвто протокол тези коли не разполагат, тъй като са монтирани в чужбина и отразени в свидетелството за регистрация на ППС на държава членка на ЕС. Пунктовете за ПТП са в нарушение, който и от двата прегледа да направят.</p>	<p>Приема се</p>	<p>Бележката е отразена в § 33, т. 2.</p>
--	---	------------------	---

3	Г-н Чавдар Здравков – МОН, в рамките на работната група	<p>Предложението е свързано с допълване на специалностите от средното образование със следните:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. автотранспортна техника (трета и втора степен на професионална квалификация); 2. пътно-строителна техника (трета и втора степен на професионална квалификация); 3. автомобилна мехатроника (трета степен на професионална квалификация); 4. електрически превозни средства (трета и втора степен на професионална квалификация); 5. подемно-транспортна техника, монтирана на пътни транспортни средства (трета и втора степен на професионална квалификация); 6. пристанищна механизация (втора степен на професионална квалификация); 7. експлоатация на автомобилния транспорт (трета степен на професионална квалификация); 8. механизация на селското стопанство (трета и втора степен на професионална квалификация); 9. механизация на горското стопанство (трета и втора степен на професионална квалификация); 10. електрообзавеждане на транспортна техника (трета и втора степен на професионална квалификация); 11. електрообзавеждане на електрически превозни средства за градски транспорт (трета и втора степен на професионална квалификация) 	Приема се	Бележката е отразена в § 39.
4	КДДАИ - Добрич	<ol style="list-style-type: none"> 1. В Част II, раздел I, точка 2, буква „б“ да се промени така: „Когато при автоматичната проверка не се получи потвърждение, че не се дължи данък върху ППС, председателят на комисията приключва прегледа като отбелязва в протокола, че липсват данни за платен преглед“. 2. В чл. 43, ал. 1, т. 1 думата „следи“ да се замени с думата „отговаря“. 	Приема се.	Бележката е отразена в § 6, т. 2, § 23 и § 45.
			Не се приема	Председателят следи, контролира дейността на техническия специалист и участва в изпълнението на прегледа.

5	КДДАИ - Перник	<p>В методиката за извършване на периодичен преглед за проверка на техническата изправност на пътни превозни средства в ЧАСТ 2, Раздел 1, т. 2.4.8. е записано, „измерените стойности се считат за стабилизирани, когато резултатите от четири последователни измервания се намират в рамките на диапазон с широчина 0,25 м-1 и не образуват низходяща редица“. Софтуерът на уредите, които измерват димността на дизеловите двигатели, не се съобразяват с това изискване на Методиката и много често при измерени стойности, когато резултатите от четири последователни измервания се намират в рамките на диапазон с широчина 0,25 м-1 и образуват низходяща редица, димомерът отчита теста за положителен. При проведени разговори с вносителите на димомери за ПППТИ на ППС, същите отговарят, че не могат да си променят софтуера така, че да се съобразят с това изискване.</p> <p>Предложението ни е софтуерите на димомерите, измерващи димността на автомобилите, да бъдат съобразени с изискванията на ЧАСТ 2, Раздел 1, т. 2.4.8. от методиката за извършване на периодичен преглед за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства.</p>	Приема се.	Бележката е отразена в § 45.
---	----------------	---	------------	------------------------------

6	Венцислав Гатев	<p>1. В точка 2.4.8 да отпадне текста „и не образуват низходяща редица”. <i>Мотиви за предлаганите промени:</i> 1.С цел намаляване на замърсяването на околната среда, ДИРЕКТИВА 2010/48/ЕС дава възможност за ППС с дизелови двигатели, при които измерените стойности са значително по-ниски от пределно допустимите норми, с цел избягване на ненужните проверки/замърсявания/ да се обявят за изправни след по-малко от три цикъла на свободно ускоряване. 2.В ДИРЕКТИВА 2010/48/ЕС липсва изискването: „ когато резултатите от четири последователни измервания се намират в рамки-те на диапазон с широчина 0,25 м-1 и не образуват низходяща редица” както е посочено в 2.4 Методика на измерването (т.2.4.8) от Методиката на Наредба 32. 3.В НАРЕДБА № Н-32 от 16.12.2011 не е записано математическото определение за намаляваща редица, което се изучава в 11 клас, а именно: Определение: „Редицата се нарича намаляваща тогава и само тогава, когатоза всяко Голяма част от служителите на ИА „АА” не знаят това определение и неправилно го прилагат, което от своя страна води до обжалването на актовете в съда.</p>	Приема се.	Бележката е отразена в § 45.
		<p>2. В методиката да се добави нова точка 2.4.10 със следното съдържание: 2.4.10 За избягване на ненужни проверки се обявяват за изправни превозните средства, за които измерените стойности са значително по-ниски от пределно допустимите, след по-малко от три цикъла на свободно ускоряване или след циклите на прочистване.</p>	Не се приема	Изискванията за процедурата за изпитване са посочени в Директива 2005/55/ЕО.
7	Държавна агенция „Технически операции“	<p>Данните и информацията за идентификация на транспортните средства на Държавната агенция „Технически операции“ (ДАТО), които подлежат на периодичен преглед за проверка на техническата изправност, воденето на регистър за извършените периодични прегледи от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ и контролно-техническият пункт, в който се извършва прегледа на автомобилите на ДАТО, попадат в приложното поле на раздел 2, т. 3, т. 7 и т. 21 от Приложение № 1 към чл. 25 от Закона за защита на класифицираната информация. Това изисква да бъдат предприети мерки за ограничаване на достъпа до информацията, свързана с тези дейности. Нивото на класификация, до което ще се налага достъп е „Поверително“.</p>	Приема се	Бележката е отразена в § 6 относно създаването на т. 23 в чл. 11, ал. 3.

	<p>1. По § 6 от проекта на наредбата: В чл. 11, ал. 3 се създава нова т. 21, с която се въвежда изискване за „предаване на резултатите от извършените периодични прегледи за проверка на техническата изправност в реално време към МВР, което включва информацията, посочена в удостоверението за техническа изправност (част 1)“.</p> <p>В тази връзка предлагаме: В чл. 11, ал. 3, т. 21 след думите „техническа изправност (част 1)“ се поставя запетая и се добавя „като по отношение на службите за сигурност по смисъла на § 1, т. 1 от Допълнителните разпоредби на Закона за защита на класифицираната информация, да се извършва при спазване на изискванията на Закона за защита на класифицираната информация“.</p>		
	<p>2. По § 12 от проекта на наредбата: Предлагаме да се създаде ал. 2 на чл. 16: „(2) Информацията, подавана от Държавната агенция „Технически операции“ към Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ за извършените технически прегледи на автомобилите на агенцията се ползва само от определени лица, които имат достъп до класифицирана информация по Закона за защита на класифицираната информация“.</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Лицата по чл. 10 осигуряват достъп на оторизирани от ИААА лица, които извършват профилактика на информационната система по чл. 11. Оторизираните лица, за да осъществяват техническа поддръжка и профилактика в контролно-технически пункт на ДАТО, трябва да притежават разрешение за достъп до класифицирана информация с ниво „Поверително“ и информацията за предстоящата профилактика да се изпраща 1 седмица преди планираната профилактика.</p>
	<p>3. По § 23 от проекта на наредбата: Създава се нов чл. 36а, като съгласно ал. 1 на посочената разпоредба „Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ води регистър на извършените периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътни превозни средства“.</p> <p>Във връзка, с което предлагаме да се създаде алинея 3 на чл. 36а: „(3) Регистърът на извършените периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства на службите за сигурност по смисъла на § 1, т. 1 от Допълнителните разпоредби на Закона за защита на класифицираната информация, се води при спазване на изискванията на Закона за защита на класифицираната информация“.</p> <p>Да се създаде алинея 4 на чл. 36а: „(4) Условието и редът за обмен на данни във връзка с извършваните технически прегледи между ръководителите на служби за сигурност по смисъла на § 1, т. 1 от Допълнителните разпоредби на Закона за защита</p>	<p>Не се приема</p>	

		на класифицираната информация и изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, се определят със съвместен акт“.		
8	ТЮФ Инженеринг ЕООД	1. Считам, че публикуваният проект за изменение на Наредба № Н-32 (по конкретно чл. 12а и измененията на чл. 42) не изпълнява напълно препоръката на предложение 34 от преамбюла на Директивата 2014/45 във връзка с обективност и конфликт на интереси в случаите, когато лицето, получило разрешение за извършване на технически прегледи, извършва и ремонт на такива. Предлагам в новосъздадения чл. 12а след думите „свързани с тях лица“ да се добави следния текст „и на ППС, в поддръжката и ремонта на които, председателят на комисията и техническия специалист са участвали“. По този начин, от една страна се допуска лицето по чл. 16 от наредбата да извършва ремонтна дейност, от друга страна ще бъде осигурена липса на конфликт на интереси.	Приема се	Бележката е отразена в §7.
		2. Предлагам да помислите за допълнение към изискванията на системата по чл. 12, ал. 2 в следната насока: ИААА прекратява достъпа до Информационната система за електронно регистриране на извършените периодични прегледи на ППС в обявените за официални празници дни. Считам, че в празничните дни се правят най-много компромиси при прегледите, защото не се знае, че ИААА в тези дни не може да изпълни контролните си функции на място.	Не се приема	Агенцията няма правомощия да ограничава дейността на търговците.
9	МОСВ	Министерството на околната среда и водите подкрепя разпоредбите, които дават възможност по време на техническия преглед техническият специалист да категоризира неизправността за „оборудването за контрол на емисиите на отработили газове“, както и стойността на „газови емисии“ или „коефициента на поглъщане на светлината“, в Приложение № 5, част I, на Наредба № Н-32, като „значителна“ или в повечето случаи като „опасна“. В тази връзка, считаме че в Приложение № 5, част I, елементите в частта 8.2 „Емисии в отработилите газове“ трябва да се категоризират по следния начин (както е съгласно действащата наредба, изм. и доп., ДВ, бр. 40 от 27 Май 2016 г.)	Приема се	Бележката е отразена в § 45.
		В чл. 30, ал. 1 да се създадат т. 8 и 9: „8. документ по чл. 6 от Регламент (ЕС) № 517/2014 на Европейския	Приема се частично	Предвижда се осигуряване на средства за разработване на модул към информационната система

парламент и на Съвета от 16 април 2014 г. за флуорсъдържащите парникови газове и за отмяна на Регламент (ЕО) № 842/2006 (ОВ, L 150/195 от 20 май 2014 г.), наричан по-нататък „Регламент (ЕС) № 517/2014“. Изискването важи за товарните и специалните автомобили с допустима максимална маса над 3,5 тона, оборудвани с хладилни устройства, както и за ремаркетата, оборудвани с хладилни устройства.

9. документ, доказващ, че възстановяването (извличането) на флуорсъдържащи парникови газове от климатичното оборудване на моторните превозни средства от категория M1 и N1 е извършено от физически лица, притежаващи документ за правоспособност по чл. 17б, ал. 1 от Закона за чистотата на атмосферния въздух (обн., ДВ, бр. 45 от 28.05.1996 г.), наричан по-нататък „ЗЧАВ“. Изискването важи за моторните превозни средства с климатично оборудване.”

В чл. 43 да се създаде ал. 8:

„(8) При извършването на проверките по чл. 17, ал. 3 ЗЧАВ, председателят на комисията информира директора на регионалната инспекция по околната среда и водите, на чиято територия е регистрирано превозното средство, за всяко установено несъответствие. Към информацията се представя копие на документите по чл. 30, ал. 1, т. 8 и 9.“

В приложение 5 да се направят следните изменения и допълнения:

1. В Част I се създават т. 8.4.2 и 8.4.3:

8.4.2. Изискване за възстановяването на флуорсъдържащи парникови газове от климатичното оборудване на моторните превозни средства от категория M1 и N1	Визуална проверка	а) несъответствие с изискването по чл.8, параграф 3 от Регламент (ЕС) № 517/2014, за възстановяване на газове от оборудването (д)	X		
8.4.3. Изискване за проверка на хладилните устройства към: товарните и специалните автомобили с допустима максимална маса над 3,5 тона, и ремаркетата	Визуална проверка	а) несъответствие с изискването по чл.4, параграфи 1 и 3 от Регламент (ЕС) № 517/2014, за проверки за течове (д)	X		
		б) несъответствие с изискването по чл.8, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 517/2014, за възстановяване на газове от оборудването (д)	X		

относно техническите прегледи на хладилните ППС.

Бележката е отразена в § 23.

	<p>2. В Част I, „Бележки“ да се създаде буква „д“: „д) редът и начинът за извършване на проверка за съответствието с изискванията на чл. 4, параграфи 1 и 3, чл. 8, параграфи 1 и 3 от Регламент (ЕС) № 517/2014 са определени в част II, раздел II, буква „Г“ на методиката.“</p> <p>3. В Част II, раздел II да се създаде буква „Г“: „Г. Проверка за съответствието с изискванията на чл. 4, параграфи 1 и 3, чл. 8, параграфи 1 и 3 от Регламент (ЕС) № 517/2014</p> <p>1. Идентифициране на товарните и специалните автомобили с допустима максимална маса над 3,5 тона, оборудвани с хладилни устройства, както и на ремаркетата, оборудвани с хладилни устройства:</p> <p>1.1. Хладилните устройства по т. 1 подлежат на проверка независимо дали се експлоатират или не.</p> <p>1.2. Българска браншова камара – машиностроене (ББКМ), провежда, при необходимост, обучение на лицата, получили разрешение за извършване на периодични прегледи на товарните и специалните автомобили и на ремаркетата, за осигуряване на възможност за идентифициране на хладилни устройства към превозните средства.</p> <p>2. Проверка за съответствието с изискванията за възстановяването на флуорсъдържащи парникови газове от климатичното оборудване на моторните превозни средства (МПС) от категория М1 и N1 (чл.8, параграф 3 от Регламент (ЕС) № 517/2014)</p> <p>2.1. На проверка подлежат единствено моторните превозни средства от категория М1 и N1, чието климатично оборудване работи с хладилен агент, който е флуорсъдържащ парников газ (1,1,1,2-тетрафлуоретан, чието промишлено обозначение е HFC-134a).</p> <p>2.2. Информация за вида на хладилния агент, с който е заредено климатичното оборудване, е налична на неговия етикет.</p> <p>2.3. Когато при визуалната проверка на климатичното оборудване се установи, че същото е било ремонтирано или сменено, като по време на ремонта или смяната е извлечен хладилният агент, е необходимо да се представи документа по чл. 30, ал. 1, т. 9.</p> <p>2.4. За документ по чл. 30, ал. 1, т. 9 се счита фактура за извършената услуга, където са посочени трите имена на лицето, което я е извършило и</p>		
--	---	--	--

	<p>копие на документа за правоспособност на лицето, посочено във фактурата.</p> <p>2.5. Документ за правоспособност на физическите лица за извършване на възстановяване на флуорсъдържащи парникови газове от климатици на МПС се издава от ББКМ.</p> <p>2.6. Проверка за достоверността и валидността на документа за правоспособност, се извършва посредством „Регистър-техници на автоклиматици“, публикуван на интернет страницата на ББКМ. Регистърът позволява търсене на информация по номер на документа за правоспособност, както и по трите имена на физическото лице, посочено във фактурата/ документа за правоспособност.</p> <p>2.7. При непредставяне на документ по чл. 30, ал. 1, т. 9 или при проверка в регистъра, която показва информация, която е различна от тази в документа по чл. 30, ал. 1, т. 9, е налице несъответствие с изискването за възстановяване на газове от оборудването по чл.8, параграф 3 от Регламент (ЕС) № 517/2014.</p> <p>3. Проверка за съответствието с изискванията за проверки на хладилните устройства към: товарните и специалните автомобили с допустима максимална маса над 3,5 тона, и ремаркетата (чл.4, параграфи 1 и 3, чл. 8, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 517/2014)</p> <p>3.1. Хладилните устройства към товарните и специалните автомобили с допустима максимална маса над 3,5 тона, както и към ремаркетата подлежат на проверка, при условие че хладилният агент, с който са заредени е флуорсъдържащ парников газ (R404A).</p> <p>3.2. Информация за вида на хладилния агент, с който е заредено хладилното устройство, е налична на неговия етикет.</p> <p>3.3. Проверява се документа по чл. 30, ал. 1, т. 8, който представлява досие на хладилното устройство.</p> <p>3.4. Документът по чл. 30, ал. 1, т. 8 (Досие на системата) трябва да отговаря на формата съгласно приложение № 3 от Наредба № 1 от 17.02.2017 г. за реда и начина за обучение и издаване на документи за правоспособност на лица, извършващи дейности с оборудване, съдържащо флуорсъдържащи парникови газове, както и за документирането и отчитането на емисиите на флуорсъдържащи парникови газове (обн., ДВ, бр. 20 от 7.03.2017 г.).</p>		
--	---	--	--

3.5. От Досие на системата на проверка подлежат раздели „Проверки за течове (включително последващи проверки)“ и „Възстановяване (събиране/ съхраняване) и последващи действия по оползотворяване/ обезвреждане на флуорсъдържащ парников газ (ФПГ)“.

3.5.1. Раздел „Проверки за течове (включително последващи проверки)“ се проверява за попълването му с информация минимум веднъж през предходната година. В колона втора е посочен номер на документа за правоспособност на физическото лице, извършило проверката. Номерът на документа за правоспособност се проверява за валидност чрез „Регистър-техници на хладилна и климатична техника и термпомпи“, публикуван на интернет страницата на ББКМ. Регистърът позволява търсене на информация по номер на документа за правоспособност, както и по трите имена на физическото лице. В последната колона се проверява за наличие на подпис на лицето, което е извършило проверката за течове.

3.5.2. Раздел „Възстановяване (събиране/ съхраняване) и последващи действия по оползотворяване/ обезвреждане на флуорсъдържащ парников газ (ФПГ)“ се проверява за попълването му с информация за възстановяване на ФПГ, в случай че е извършвано такова. В колона втора е посочен номер на документа за правоспособност на физическото лице, извършило възстановяването на ФПГ. Номерът на документа за правоспособност се проверява за валидност чрез „Регистър-техници на хладилна и климатична техника и термпомпи“, публикуван на интернет страницата на ББКМ. Регистърът позволява търсене на информация по номер на документа за правоспособност, както и по трите имена на физическото лице. В последната колона се проверява за наличие на подпис на лицето, което е извършило възстановяването на ФПГ.

3.6. При непредставяне на Досие на системата или при проверка по т.3.5.1 и/или т.3.5.2, която показва липса на информация и/или информация, която е различна от тази в досието, е налице несъответствие с изискванията за проверки за течове, възстановяване на газове от хладилните устройства по чл.4, параграфи 1 и 3, чл.8, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 517/2014.“

В приложение 9 да се създадат т. 8.4, 8.4.1, 8.5, 8.5.1 и 8.5.2:

8.4.		Климатично оборудване на моторните превозни средства от категория М1 и N1	
------	--	---	--

		8.4.1.	НЕ	Съответствие с изискването по чл. 8, параграф 3 от Регламент (ЕС) № 517/2014, за възстановяване на газове от климатичното оборудване	ДА		
		8.5.		Товарни и специални автомобили с допустима максимална маса над 3,5 тона, оборудвани с хладилни устройства, и ремаркета, оборудвани с хладилни устройства			
		8.5.1.	НЕ	Съответствие с изискванията по чл. 4, параграфи 1 и 3 от Регламент (ЕС) № 517/2014, за проверки за течове от хладилните устройства	ДА		
		8.5.2.	НЕ	Съответствие с изискванията по чл. 8, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 517/2014, за проверки за възстановяване на газове от хладилните устройства	ДА		
10	„Технотест“ АД	<p>1. В § 1 относно чл. 2, ал. 2: след „конструктивна“ да се добави „максимална“.</p> <p>Аргумент: Закон за движението по пътищата (ЗДВП), Допълнителни разпоредби, § 6, т. 13 и 14.</p>				Приема се	Бележката е отразена в §1.
		<p>2. В § 1 относно чл. 2, ал. 2:</p> <p>а) точка 2: след края на текста да се добави „В тези моторни превозни средства може да има място за стоящи пътници“.</p> <p>аргумент: ЗДВП, чл. 149, ал. 1, т. 2, букви „б“ и „в“.</p> <p>б) точка 3: пред „максимална маса“ да се добави „технически допустима“.</p> <p>аргумент: ЗДВП, чл. 149, ал. 1, т. 3, буква „а“.</p> <p>в) точка 4: пред „максимална маса“ да се добави „технически допустима“.</p> <p>аргумент: ЗДВП, чл. 149, ал. 1, т. 3, букви „б“ и „в“.</p> <p>г) точка 5: пред „максимална маса“ да се добави „технически допустима“.</p> <p>аргумент: ЗДВП, чл. 149, ал. 1, т. 5, букви „а“ и „б“. Категория О1 е с технически допустима максимална маса не повече от 0,75 t, не може да бъде от 0,751 до 3,5 t. Предложение за текст:</p> <p>„5. ремаркета, проектирани и конструирани за превоз на товари или пътници, както и за настаняване на пътници, с технически допустима максимална маса до 0,75 t за категория О1, и 3,5 t за категория О2“.</p> <p>д) точка 6: пред „максимална маса“ да се добави „технически допустима“.</p> <p>аргумент: ЗДВП, чл. 149, ал. 1, т. 5, букви „в“ и „г“.</p> <p>е) точка 7: думите „двуколесни или триколесни“ да се заменят с „дву-, три-</p>				Приема се	Предложенията са отразени в проекта на наредбата.

	<p>и четириколесни“.</p> <p>аргумент: Регламент (ЕС) № 168/2013 г. и ЕСЕ/TRANS/WP.29/78/Rev.6. Определението в Директива 2014/45/ЕС противоречи на Регламент (ЕС) № 168/2013 г., който е задължителен и термина в него е логически целесъобразен.</p> <p>ж) точка 8: думите „максимална конструктивна“ да се заменят с „конструктивна максимална“.</p> <p>аргумент: терминологията в ЗДвП.</p>		
	<p>3. В § 1 относно чл. 2, ал. 4: думите „максимална конструктивна“ да се заменят с „конструктивна максимална“.</p> <p>аргумент: терминологията в ЗДвП.</p>	Приема се	Предложенията са отразени в проекта на наредбата.
	<p>4. В § 2 относно чл. 4, ал. 2, букви „в“ и „г“ и в други текстове от наредбата: думите „максимална конструктивна“ да се заменят с „конструктивна максимална“.</p> <p>аргумент: терминологията в ЗДвП.</p>	Приема се	Предложенията са отразени в проекта на наредбата.
	<p>5. Да се измени §7 относно чл. 12а:</p> <p>„Чл. 12а. Председателят на комисията и техническия специалист не са в конфликт на интереси при участие в комисия по извършване на периодичен преглед за проверка на техническата изправност на превозните средства“.</p> <p>аргумент: точното въвеждане на чл. 13, т. 4 от Директива 2014/45/ЕС.</p>	Не се приема	Текстът на чл. 13, ал. 4 от Директивата е доуточнен в предложение (34) от преамбюла на директивата, където се посочва, че конфликтът на интереси обхваща икономически или личен характер. Поради тази причина личният характер е обхванат в § 7, а икономическият характер е обхванат в § 32, т. 1 от проекта на наредбата.
	<p>6. В § 16, относно чл. 22, ал. 1, т. 4 – думата „неистински“ да се замени с „фалшив“.</p> <p>аргумент: подходяща за случая терминология.</p>	Не се приема	Няма определение за думата „фалшив“. Тази дума не си използва и в съдебната практика.
	<p>7. Параграф 20 относно чл. 29, ал. 1, т. 6.</p> <p>Няма изисквания за периодични прегледи за проверка техническата изправност на пътни превозни средства с атракционна цел! Не са включени в чл. 5 от Директива 2014/45/ЕС. Необходимо е те да се определят като конструкции, да се въведат изисквания към тях и се допълни таблицата в приложение № 5.</p> <p>а) в Допълнителните разпоредби на наредбата да се въведе определение за</p>	Приема се по принцип	Въведено е изискване за технически преглед на пътни превозни средства с атракционна цел в ЗДвП. Наредбата ще влезе в сила на 20.05.2018 г. Методика за проверка на тези превозни средства ще бъде разработена до датата на влизане в сила на наредбата.

	<p>пътно превозно средство с атракционна цел;</p> <p>б) да няма противоречия с чл. 24г от Закона за автомобилните превози, т. 24 от § 6 на Допълнителните разпоредби към ЗДвП и чл. 1, ал. 4, т. 7, 8 от Наредба № I-45/2000 г.</p>		
	<p>8. Параграф 22, относно чл. 31:</p> <p>а) с ал. 1 се въвежда изискване за ниво на шума. Необходимо е допълване на методиката по приложение № 5 със стойностите и изискванията за измерване ниво на външен шум от изпускателните уредби на дву-, три-, четириколесни МПС, автомобили и колесни трактори с конструктивна максимална скорост, надвишаваща 40 km/h.</p> <p>б) ал. 2 включва и колесни трактори с конструктивна максимална скорост, надвишаваща 40 km/h, и определени области на проверки при извършване периодични прегледи на ППС. Необходимо е допълване на методиката по приложение № 5 със стойностите и изискванията за измерване на вредните емисии (вредно въздействие) от изпускателните уредби на посочените по-горе колесни трактори.</p> <p>б) ал. 3 включва категориите дву-, три-, четириколесни МПС и определени области на проверки при извършване техните периодични прегледи. Необходимо е допълване на методиката по приложение № 5 със стойностите и изискванията за измерване на вредните емисии (вредно въздействие) от изпускателните уредби на посочените по-горе МПС.</p> <p>в) ал. 4 да отпадне.</p> <p>аргументи: проверяваните системи, компоненти и отделни технически възли са описани конкретно в приложение № 5 по определени изисквания в методиката. Въвежда се незадължително изискване (може) за проверки на „задължителни характеристики, свързани с безопасността и опазване на околната среда, които са били в сила в момента на одобряването или, когато е приложимо, в момента на преоборудването“. Не са описани конкретно кои характеристики са задължителни и как се проверяват.</p>	<p>Не се приема</p> <p>Приема се.</p> <p>Не се приема</p> <p>Приема се.</p>	<p>По време на техническия преглед няма да се извършва измерване на шум. При оценка на техническия специалист ще бъде признаван документ от акредитирана лаборатория за измерване на шум от ППС</p> <p>Бележката е отразена в § 26.</p> <p>Съгласно разпоредбите на Директивата и по-точно на бележките под линия след таблицата по Приложение № 1 не е въведено изискване да се измерват емисиите от отработилите газове на ПС от категория L. В бележките от 7 до 12 са посочени регулаторни актове относно ПС от категория M и N.</p> <p>Бележката е отразена в § 45.</p>

	<p>Техническите пунктове не разполагат с документация (информация) за ППС с основното типово одобряване и измененията.</p> <p>г) в ал. 5 да отпадне израза: „освен в случаите, когато е необходимо разглобяване с цел идентификация на елемент от превозното средство“.</p> <p>аргумент: въвежда възможност за конфликт със собственика и/или производителя на ППС с ADR изпълнение. Допуска се разглобяване на компонент с цел идентификация. Няма информация от производителя, за кои компоненти е допустимо разглобяване и по субективна преценка на проверяващия може да възникнат инциденти с тежки последствия. Освен това, в чл. 6, т. 1 от Директива 2014/45/ЕС е записано: „Проверките се извършват, като се използват наличните понастоящем техники и оборудване и без да се използват инструменти за разглобяване или сваляне на каквато и да е част от превозното средство“.</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Прегледите и проверките на ППС за превоз на опасни товари включват проверка на оборудването, съгласно т. 6.8.2.4 от ADR. Относно твърдението, че в Директивата е посочено, че прегледите се извършват без разглобяване, уточняваме, че Директивата за техническите прегледи не регламентира прегледите и проверките на ППС за превоз на опасни товари, същите са посочени в ADR.</p>
	<p>9. Допълване на § 23 относно чл. 36а. Създаване на ал. 3:</p> <p>„(3) Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ осигурява на техническите пунктове достъп до регистъра на извършените периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства, по VIN, за следната информация:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. идентифицирането на превозното средство; 2. показанието на километропоказателя и техническите характеристики на превозното средство, необходими за извършването на прегледа; 3. лицето, представило превозното средство на преглед; 4. контролно-техническия пункт, в който е извършен прегледа; 5. датата, на която е извършен прегледа; 6. председателя на комисията и техническия специалист, които са извършили прегледа; 7. резултатите и заключението от извършения преглед; 8. описание на неизправностите, ако са констатирани такива; 9. датата за извършване на следващия преглед; 10. издадените документи за техническа изправност на превозното средство.“ 	<p>Приема се частично</p>	<p>Бележката е приета частично и отразена в § 27.</p>

	<p>10. Изменения и допълнения на § 24, относно чл. 37:</p> <p>а) в ал. 1 думите „всеки елемент, който се проверява“ да се заменят с „всяка система, компонент, отделен технически възел и характеристика, които се проверяват“, думите „тяхната сериозност“ да се замени с „тяхното влияние за техническото състояние на пътното превозно средство“ и да се допълни „Неизправностите“ на „Неизправностите и/или несъответствията“.</p> <p>аргумент: уточнено предназначение и използвана техническа терминология.</p> <p>б) в ал. 2 думите „не оказват сериозно въздействие“ да се заменят с „са без значителни последствия“, думите „възел или елемент“ да се заменят с „компонент, отделен технически възел“.</p> <p>аргумент: използвана техническа терминология.</p> <p>в) в ал. 3 да отпадне думата „сериозно“.</p> <p>аргумент: липса на информация, озаглавена „несериозно въздействие“.</p> <p>г) в ал. 7 думите „един и същ елемент“ да се заменят с „един(-а) и същ(-а) система, компонент, отделен технически възел, характеристика“.</p> <p>аргумент: чл. 7, т. 3 от Директива 2014/45/ЕС. Областта включва системи, компоненти, отделни технически възли, характеристики, а не само елементи, т.е. компоненти.</p>	<p>Не се приема</p> <p>Не се приема</p> <p>Приема се</p> <p>Не се приема</p>	<p>Точно е въведена терминологията „елемент“, „тяхната сериозност“ и „незправностите“ от директивата.</p> <p>Терминологията е в съответствие с директивата.</p> <p>Бележката е отразена в § 28.</p> <p>Терминологията е в съответствие с директивата</p>
	<p>11. Член 43, ал. 6: Да се допълни системата за отчитане на извършен периодичен преглед на автомобил с фабрично монтирана газова уредба на LPG или CNG, когато не се вижда маркировката на резервоара. Например, лек автомобил с фабрично монтирана газова уредба на CNG, по Правило № 110 на ИКЕ-ООН - 110R-010235 “С”.</p> <p>Съгласно изискванията на посоченото правило (т. 18.4 от Правило № 110 на ИКЕ-ООН/Rev.3), производителят на автомобила няма задължение при монтиране на резервоара(-ите), да се вижда тяхната табела и/или маркировка. Автомобилът е регистриран, има свидетелство за регистрация,</p>	<p>Не се приема</p>	<p>В наредбата е предвидено, когато се налага идентификация да има частично разглобяване.</p>

	<p>в което е записано за гориво – СПГ (CNG), т.е. попада в раздела на системата „Ако уредбата е вписана в свидетелството за регистрация“. Диалоговият прозорец изисква попълване на данни за резервоара – марка, номер на одобрение на типа, сериен № и година на производство – данни, които не са налични. Не може да се изпълни изискването на ал. 6: „При периодичен преглед на ППС, произведени с уредба, която позволява работа на двигателя с ВНГ или СПГ, или дооборудвани с такава, председателят на комисията удостоверява с подпис върху попълнения от техническия специалист протокол, че прегледът“. На основание изложеното, протокола не може да се попълни и периодичния преглед не може да се извърши. Предложението е да се допълни системата с възможност за регистрация на автомобили, фабрично произведени за работа с ВНГ (LPG) или СПГ (CNG), като се попълват данни само за типовото одобрение на автомобила и годината на производство.</p>		
	<p>12. В § 30, относно чл. 53, ал. 1, т. 1, буква „в“ – думата „неистински“ да се замени с „фалшив“. аргумент: подходяща за случая терминология.</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Няма определение за „фалшив“. Този термин не се използва.</p>
	<p>13. В § 31, относно Допълнителни разпоредби, § 1: а) точка 1. защо се заличава т. 1? аргумент: в чл. 3, т. 7 от Директива 2014/45/ЕС има определение за „превозно средство, което представлява исторически интерес“. Това определение не е въведено в т. 2 по този параграф. Определението е записано и в ЗДвП. б) точка 5: вместо „максимална конструктивна“ да се запише „конструктивна максимална“. аргумент: виж т. 1. в) точка 8: думите „двучелесно или тричелесно“ да се заменят с „дву-, три- и четричелесно“. аргумент: виж т. 2, подточка „е“.</p>	<p>Приема се. Приема се. Приема се.</p>	<p>Отразено е в § 37 относно § 1, т. 1 от Допълнителните разпоредби.</p>

		<p>г) точка 9. определение в противоречие с националното законодателство. Например, ATV без CoS е пуснато в употреба (продадено), може да се движи извън пътищата, отворени за обществено ползване, но не се води регистрирано. Не подлежи на периодичен преглед за проверка на техническата изправност.</p> <p>д) да отпадне т. 20. аргумент: виж т. 5. В Директива 2014/45/ЕС няма „свързани лица“.</p>	<p>Приема се.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>В директивата е предвиден „конфликт на интереси“, който е обвързан в проекта и чрез термина „свързани лица“.</p>
		<p>14. В § 33 относно буква „А“ от Приложение № 1 да отпадне т. 16. „Автомобилно инженерство“. аргумент: дублира се с т. 10. Автомобилно инженерство.</p>	<p>Приема се</p>	<p>Бележката е отразена в § 39.</p>
		<p>15. В § 39, относно Приложение № 5: а) в т. 1, част 1, т. 1 думите „и елементи“ да се заменят с „, компоненти, отделни технически възли и характеристики“. Вместо „части и компоненти“ да се използва „системи, компоненти, отделни технически възли и характеристики“. Замяна на „елементи“ със „системи, компоненти, отделни технически възли и характеристики“ и „минимални стандарти“ с „минимални изисквания“. аргумент: виж т. 10. Аналогия със заглавието на част 1 – за минимални изисквания.</p> <p>б) таблицата: - наименованието на колоната „елемент“ е по-коректно да се замени със „системи, компоненти, отделни технически възли и характеристики“. - точка 1.1.23 да отпадне. аргумент: методът за проверка на функционирането на инерционна спирачка и определяне на ефективност не е възможен за изпълнение от контролно-техническите пунктове.</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Приема се частично.</p>	<p>Терминологията е в съответствие с директивата. Посочените в т. 1 от Приложение № 1 от Директивата думите „системи и компоненти на ПС“ са посочени в таблицата, като съответните системи и компоненти са разделени и конкретизирани в елементи.</p> <p>Бележката е отразена § 45.</p>
11	ДАМТН	<p>Бележки и предложения на ГД „Метрологичен надзор“, ДАМТН</p> <p>Подкрепяме предложените изменения и допълнения на Наредба № Н-32 от 16 от декември 2011 г. за периодичните прегледи за проверка на</p>	<p>Приема се.</p>	<p>Бележката е отразена с § 47.</p>

	<p>техническата изправност на пътните превозни средства по отношение на средствата за измерване, които се използват при проверките на ППС, като имаме следните предложения по проекта:</p> <p>1. В Наредба № Н-32 от 16 от декември 2011 г. много от означенията на единиците на величините не са изписани съгласно изискванията на Наредбата за единиците за измерване, разрешени за използване в Република България.</p> <p>Съгласно чл. 26, ал. 1 на Наредба за единиците за измерване, разрешени за използване в Република България при означаване на единиците за измерване се използват международните означения с латински или гръцки букви. Единицата за дължина „метър“ се означава с „m“, единицата за налягане с „bar“, единицата за маса с „kg“ (вж. чл. 8 и чл. 9 на тази наредба), а съгласно приложение № 3 към чл. 20, ал. 1 на същата наредба за специални наименования и означения на десетични кратни означението на величината за маса „тон“ е „t“.</p> <p>Поради това предлагаме единиците в посочените по-долу членове на действащата наредба, изписани с букви на кирилица да бъдат заменени с букви на латиница, а именно</p> <ul style="list-style-type: none"> - в чл. 9 на представения проект това вече е направено и единиците за измерване „мм“ и „м“ са заменени с „mm“ и „m“). <p>Следва да се направят допълнително и изменения:</p> <ul style="list-style-type: none"> - в чл. 7, ал. 1 и ал. 3; чл. 8, ал.3; чл. 10, ал. 3 в Приложение № 4 (Протокол за съответствие с изискванията към КТП за извършване на периодичен преглед за проверка на техническата изправност на ППС), в които изписаната с „м“ единицата за дължина, да се замени с „m“; - в Приложение № 5 (Методика за извършване на периодичен преглед за проверка на техническата изправност на ППС), част II, раздел I изписаната с „бар“ единицата за налягане, да се замени с „bar“ - в чл. 29, ал. 1 и в Приложение № 5, част II, раздел III изписаната с „т“ единица за маса да се замени с „t“. <p>2. В предложението текст на чл. 9, ал. 4 след думите „Стендът за измерване спирачните сили“ да се добави „на“ и да стане: „Стендът за измерване на</p>		
	<p>2. В предложението текст на чл. 9, ал. 4 след думите „Стендът за измерване спирачните сили“ да се добави „на“ и да стане: „Стендът за измерване на</p>	<p>Приема се.</p>	<p>Бележката е отразена в § 5.</p>

	спирачните сили“		
	<p>С предложеното в проекта изменение на чл. 9, ал. 4 се изключва използването на газоанализатори от одобрен тип, каквито се намират в употреба в пунктовете за технически прегледи и се предвижда да се използват само такива с оценено съответствие. Това ще наложи пунктовете, които имат четири компонентни газоанализатори от одобрен тип да ги заменят с такива с оценено съответствие. Предложението е в противоречие с § 7 от Закона за измерванията (ЗИ), а именно, че средствата за измерване в употреба, които подлежат на контрол по ЗИ, могат да се използват, ако изпълняват предвиденото си предназначение и при последващите проверки се установи съответствие на метрологичните им характеристики с изискванията към тях. Също така в чл. 563 от Наредбата за средствата за измерване, които подлежат на метрологичен контрол (НМК) се регламентира извършването на последващи проверки на намиращи се в употреба газоанализатори от одобрен тип.</p>	Приема се.	Бележката е отразена в § 5.
	4. В предложениия текст на чл. 9, ал. 5 след думите „Стендът за измерване“ да се добави „на“ и след думите „по реда“ да отпадне „и“.	Приема се.	Бележката е отразена в § 5.
	<p>5. Към чл. 9 да се създаде нова алинея 6 със следното съдържание: „(6) Първата последваща периодична проверка на газоанализатори с оценено съответствие по реда на Закона за техническите изисквания към продуктите се извършва след изтичане на един период на валидност на последващата проверка, считано от годината на нанасяне на маркировката за съответствие СЕ и допълнителната метрологична маркировка“.</p> <p>Мотиви: Газоанализаторите с оценено съответствие не подлежат на първоначална проверка и се пускат в действие без да им се извършва последваща проверка – такава се извършва само на СИ, които вече са в употреба. Предложеният текст на нова ал. 6 е съобразен с регламентираното в чл. 843, ал. 6 от НМК, който се отнася за всички СИ с оценено съответствие в употреба.</p>	Приема се.	Бележката е отразена в § 5.
	6. Предлагаме по отношение на средствата за измерване да се промени текста на т.10 на чл.18, ал.1, като се има предвид следното:	Приема се частично.	Бележката е отразена частично в § 13.

	<p>Стендовете за проверка на спирачните сили и димомерите, съгласно ЗИ и НМК, се пускат на пазара и в действие след одобряване на типа и първоначална проверка, а в употреба подлежат на последващи проверки. Одобрените типове стендове за проверка на спирачните сили и димомери са вписани в Регистъра на одобрените за използване типове средства за измерване, публикуван на интернет страницата на Българския институт по метрология (БИМ), поради което не е необходимо да се представя документ за одобрение със свеж печат. БИМ издава Удостоверение за одобрен тип с печат само на заявителя на средството за измерване (СИ) за одобряване на типа. Съгласно Закона за измерванията, резултатите от извършения метрологичен контрол се удостоверяват със знаци, които са посочени в Глава четвърта „Знаци за удостоверяване на резултатите от контрола на средствата за измерване“ на НМК.</p> <p>По отношение на газоанализаторите на отработени газове от моторни превозни средства, в употреба се намират както газоанализатори с одобрен тип по реда на ЗИ, така и по реда на Закона за техническите изисквания към продуктите (ЗТИП) и на Наредбата за съществените изисквания и оценяване на съответствието на средства за измерване, с оценено и удостоверено съответствие, като независимо от реда за пускането им на пазара, всички подлежат на последващи проверки. Върху газоанализаторите с оценено съответствие производителят нанася маркировката "СЕ", допълнителна метрологична маркировка („М“ и последните две цифри на годината на нанасяне на маркировката) и идентификационния номер на нотифицирания орган, извършил оценката на съответствието. Производителят съставя писмена ЕС декларация за съответствие за всеки модел/тип на средството за измерване. Копие от декларацията, на български език, трябва да придружава всеки газоанализатор, който е пуснат на пазара с оценено съответствие. Газоанализаторите с оценено съответствие не подлежат на първоначална проверка.</p> <p>Предлагаме да се обсъди възможността за газоанализаторите с оценено съответствие да се изисква копие на декларация за съответствие, а за</p>		
--	---	--	--

	<p>стендовете за проверка на спирачните сили, димомерите и газоанализаторите от одобрен тип да се посочва № от Регистъра на одобрените за използване типове средства за измерване, под който е вписан одобреният тип.</p> <p>Изискването за „свеж печат“ върху копия на документи, свързани със средствата за измерване (удостоверения за одобрен тип, декларации за съответствие и сертификати) е допълнителна административна тежест за лицата, които се регистрират или пререгистрират за извършване на технически прегледи. Съгласно чл. 7 от Директива 2014/32 държавите-членки не могат да възпрепятстват пускането на пазара и/или пускането в действие на средства за измерване, които отговарят на изискванията на директивата. Изискването на „документ за одобрение“ е в противоречие с това, тъй като в директивата не е регламентирано СИ да се придружават с такъв документ.</p>		
	<p>7. Добре е да се предвиди преходен период за изискването газоанализаторите да са четирикомпонентни, тъй като в употреба все още има двукомпонентни.</p>	<p>Приема се</p>	<p>Бележката е отразена в § 48.</p>
	<p>Към направените предложения, които сме Ви изпратили, с цел отразяване направените там бележки и коментари, добавяме и изменяме наши т.3, т.4 и т.5 от предишното ни предложение следното:</p> <p>§ 5. В чл. 9 се правят следните изменения и допълнения:</p> <p>След въведената нова ал. 3 „Стендът за измерване на спирачните сили...“:</p> <p>Досегашните ал. 3 и 4 стават съответно ал. 4 и 5 и се изменят така:</p> <p>„(4) Стендът за измерване на спирачните сили на ППС и димомерът трябва да са от одобрен тип по реда на Закона за измерванията и да са преминали първоначална или последваща проверка.</p> <p>(5) Газоанализаторът на отработени газове от МПС трябва да е с оценено съответствие по реда на Закона за техническите изисквания към продуктите. Първата последваща периодична проверка на газоанализатора с оценено съответствие се извършва след изтичане на един период на валидност на последващата проверка, считано от годината на нанасяне на маркировката за съответствие СЕ и допълнителната метрологична</p>	<p>Приема са</p>	<p>Бележката е отразена в § 5.</p>

		<p>маркировка.“</p> <p>5. Създават се нови ал. 6 и 7 със следното съдържание:</p> <p>„(6) Газоанализатори от одобрен тип по реда на Закона за измерванията, пуснати в действие преди 30.10.2016 г., трябва да са преминали последваща проверка.</p> <p>(7) Стендът за измерване на спирачните сили на ППС, газоанализаторът и димомерът преминават последващи проверки по реда на Закона за измерванията на следните периоди:</p> <p>1. стендът за измерване на спирачните сили на ППС – на всеки две години;</p> <p>2. газоанализаторът и димомерът - всяка година.“</p>		
12	<p>В чл. 43 да се добави:</p> <p>1. Не допуска извършването на технически преглед, без да са представени документите по чл. 30</p> <p>Мотиви: В наредбата липсва задължение за председателя на комисията да допусне МПС на преглед, едва след като са представени необходимите документи при извършване на преглед</p> <p>2. Не допуска извършването на технически преглед извън линия за извършване на проверка на техническата изправност на ППС.</p> <p>Мотиви:</p> <p>Поради по-малката работна дължина на линията, в по-голямата си част пунктовете от категория II извършват проверка на документи, сверяване на № рама или двигател и/или други дейности извън линията, респ. извън сградата на техническия пункт. В тези случаи част от дейностите попадат извън обхвата на камерите и при констатиране на нарушение липсва запис като доказателство.</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Предложението не се приема, тъй като в методиката по приложение № 5 е посочено задължението на председателя - да не започва прегледа без да изиска документите по чл. 30.</p> <p>Предложението не се приема, тъй като съгласно т. 2 от § 1 от Допълнителните разпоредби на Наредба № Н-32 е посочено, че „2. „линия за извършване на проверка на техническата изправност на ППС“ е обособена част от контролно-технически пункт, разположена в проходимо помещение, оборудвана с необходимите средства за измерване и съоръжения, на която в технологична последователност е организиран прегледът за проверка на техническа изправност на ППС.“</p>	
	<p>В приложение № 5 или в текста на наредбата да се добави като задължение на председателя да свери цвета на автомобила с този записан в СРМПС и № на двигател (или да свери данните отразени в СРМПС с тези на автомобила, както беше в старата наредба)</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Предложението не се приема, тъй като задължението на председателя да провери цвета на превозното средство и номера на двигателя е част от задълженията му при извършване идентификацията на превозното средство.</p>	

ОО АА - Ямбол

	<p>Да се поставят камери на работните площадки на пунктовете от V категория.</p> <p>При поставяне на камери за видеонаблюдение, насочеността им да се съгласува със съответното регионално звено на ИА „АА“, като видимостта им се „архивира“ и да служи като база за сравнение при последващи проверки. Насочеността на камерите и видимостта им да се вмени като задължение на председателите на комисии (или на собственика на пункта) и при констатиране на пренасочване на видимостта на камерите съответното длъжностно лице да носи административна отговорност.</p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Предложението се обмисля и ще бъде обект на вътрешни за ИААА правила.</p>
	<p>В чл. 15, ал. 2, т. 4 – след последната дума се поставя запетая и се добавя „или технически преглед не е извършен в пълен обем, съгласно методиката по приложение № 5.</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Предложението не се приема, тъй като не съответства на Закона за движението по пътищата.</p>
	<p>В чл. 25 да се добави т. 6 – в контролно-техническия пункт, в който лицето по чл. 16, извършва дейността, е издаден документ, който удостоверява, че пътното превозно средство е технически изправно, без технически я преглед да е извършен в пълен обем, съгласно методиката по приложение №5;</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Предложението не се приема, тъй като не съответства на Закона за движението по пътищата.</p>
	<p>В чл. 26, ал. 1, т. 5 – след последната дума се поставя запетая и се добавя „или технически преглед не е извършен в пълен обем, съгласно методиката по приложение №5“</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Предложението не се приема, тъй като не съответства на Закона за движението по пътищата.</p>
	<p>В чл. 43, ал. 1, т. 1, буква „а“ – след думата преглед се поставя запетая и се добавя „прегледа не е извършен в пълен обем“, съгласно методиката по приложение №5“, след което останалият текст се запазва</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Предложението не се приема, тъй като когато прегледа не е в пълен обем, той не отговаря на изискванията на наредбата, което е записано в чл. 43, ал. 1, т. 1, буква „а“.</p>
	<p>В чл. 48 – да се вмени като задължение на лицето по чл. 16 или на председателя на техническата комисия (към момента текста не е адресиран към никого)</p>	<p>Приема се.</p>	<p>Бележката е отразена в § 34.</p>
	<p>Да се добави текст, който да гласи, че МПС се представят на преглед самостоятелно (т.е. без прикачено ремарке или полуремарке).</p> <p>Мотиви: Към настоящия момент масова практика е товарните композиции да се представят заедно (влекач + полуремарке/ремарке), при което не е възможен прегледът на теглителноприкачното устройство на влекача. Т.к.</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Бележката не се приема, тъй като не е приложимо да бъде извършен преглед на ремарке самостоятелно.</p>

		в по-голямата си част камерите не обхващат на 100 % от линията, при констатиране на такива случаи обяснението от техническите специалисти е че композицията е „разкачена“ и теглителноприкачното устройство е проверено в невидимата от камерите зона.		
		Считам, че не е редно сегашното положение, реално пунктовете да работят 24 часа в денонощието. В зависимост от броя на техническите специалисти, следва да се въведе изискването за работно време. Всеки един пункт следва в зависимост от броя на техническите специалисти да обявява работно време, като в останалото време системата „Прегледи“ да бъде неактивна.	Не се приема.	Бележката не се приема, тъй като въпросът за организацията на работния процес е право на търговеца.
		В § 6, т. 1 (относно чл. 11, ал. 3, т. 10) – Предлагам да не се заличават, т.к. тази информация е полезна за колегите, осъществяващи пътен контрол. В СРМПС част II тази информация липсва и при необходимост я получаваме от ИС „Прегледи“	Приема се.	Бележката е отразена в § 6.
		В § 10, т. 1, буква „а“ (относно чл. 15, ал. 2, т.4) – текста да придобие вида: „или без да е извършен преглед В ПЪЛЕН ОБЕМ по реда на тази наредба“;	Не се приема.	Предложението не се приема, тъй като не съответства на Закона за движението по пътищата.
		В § 18. т. 1, буква „б“ (относно чл. 26, ал. 1, т. 5) – текста да придобие вида: „В ПЪЛЕН ОБЕМ по реда на тази наредба“;	Не се приема.	Предложението не се приема, тъй като не съответства на Закона за движението по пътищата.
13	ТУ – София, колеж Сливен	В § 9, ал. 8 е предвидено „след всеки изпит по ал. 5 висшето училище изпраща до изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ следната информация за всяко лице, което е положило изпит: 1. име, презиме и фамилия на лицето, положило изпит; 2. единен граждански номер и/или личен номер на чужденец; 3. вид на документа; 4. издател; 5. валидност на документа; 6. изображение на документа.“ По т. 1-5 можем в определен срок след изпита да Ви предоставим информация, но не е възможно документът да бъде изготвен веднага. Има технологично време за издаване на удостоверения.	Приема се.	Бележката е отразена в § 9.
		2. В наредбата фигурира списък с темите, по които трябва да обучаваме.	Приема се.	Хорариумът по отделните теми ще бъде включен в

		Ще бъде ли изготвена документация с хорариума по отделните теми?		учебната документация, която се утвърждава от изпълнителния директор на ИААА
		3. В образца за Удостоверение липсва ЕГН и образование, с което си упражняват професията. Това са изисквания, които трябва да спазваме според нашата Наредба, може би затова не сте ги записали.	Приема се.	Бележката е във връзка с бележка от ТУ – София и е отразена в § 9.
14	ТУ - София	По чл.2, ал. 2 – предлагаме в т.5 и т. 6 думите „или пътници“ да отпаднат. Предложението се налага от това, че в ремаркета не се допуска превоз на пътници.	Не се приема.	Бележката не се приема, тъй като е възможно е да има ремаркета за пътници, същото е посочени в чл. 149 от ЗДвП и в чл. 2, т. 1 от Директива 2014/45
		Да се включи и поясни категория G. Не става ясно, ще бъдат ли включени в категории – челните товарачи, които са сходни с тракторите, както и самоходните шасита.	Не се приема.	Бележката не се приема, тъй като „категория G“ е „допълнителна“ категория ППС. Няма ППС, които са само от категория G. Категория G е в обхвата е на чл. 149, от ЗДвП, но тъй като там са посочени категориите ППС, които са за нуждите на одобряването на типа. Категория G е изключена от обхвата на чл. 2 от Директива 2014/45. Относно „челните товарачи, които са сходни с тракторите, както и самоходните шасита“ – в директивата е посочена категорията T5 - колесни трактори с максимална проектна скорост по-голяма от 40 km/h и не са посочени други категории или подкатегории трактори.
		По чл.7, ал. 3: в) височината над линията в помещението – не по малко от 4,5 м..... Предлагаме, за новоизградени пунктове да стане - не по-малко от 4,90 м. Тъй като за обръщането на двойна кабина на товарни автомобили е необходима височина на помещението най-малко 4,80 м.	Не се приема.	Предложението не се приема, тъй като контролно-техническите пунктове не са сервиси за обслужване и ремонт, при които се налага повдигане на кабината в крайно горно положение - в случая височината е предвидена за нуждите на проверките на КТП, като е взета максимално възможната височина на автобус (4,20 м) и са добавени 0,30 м, с цел да се осигури възможност за повдигане на преден мост и проверка на хлабини и лагери в колелата.
		По чл.8, ал. 3: т1. в) дълбочина – не по-малко от 1,60 м (за категории M1, N1, O1 и O2) т.2 в) дълбочина – не по малко от 1.40 м (за категории M2,M3, N2, и т.) Предлагаме, към т.2, б. „в“ да се добави, а ако се извършват прегледи и на	Не се приема.	Към настоящия момент в наредбата изискването за дълбочината на канала е съобразено с категорията на ППС, а не с категорията на КТП, което не налага промяна в чл. 8.

категории M1, N1, O1 и O2 – не по-малко от 1,60 м.		
В чл.13, ал. 2, т. 3 след думите „професионална квалификация“ да се добави „за прегледи и проверки по АДР или първоначална проверка на допълнително монтирани уредби позволяващи работа на двигателя с ВНГ или СПГ.“	Приема се.	Бележката е отразена в § 8.
По чл.14: В ал.1 след думите „акредитирани“ да се добавят думите „по специалности по букви „А“ и „Б“ на приложение 1“ В ал.2 след думите „включва теоретична и практическа подготовка“ да се добави „по извършване на технически прегледи на ППС“ В нова ал. 6 думите „учебно заведение“ се заменя с „училище“.	Приема се. Не се приема. Приема се.	Бележката е отразена в § 9. Предложението не се приема, тъй като темите ще бъдат определени в учебната документация, която ще се утвърди от изпълнителния директор. Бележката е отразена в § 9.
По чл. 16: думите „учебни заведения по Закона за професионално образование и обучение и Закона за висшето образование“ да отпаднат. Това не е предмет на тези учебни заведения, а още повече липсва в текста професионалните гимназии по Закона на народната просвета.	Не се приема.	Предложението не се приема, тъй като разпоредбата на чл. 16 е свързана с прилагане на чл. 148, ал. 2 от ЗДвП.
По чл. 29, ал.1 – да се добави периодичност на прегледа за категория G По чл.31 – да се добави и категория G;	Не се приема.	Бележката не се приема, тъй като „категория G“ е „допълнителна“ категория ППС. Няма ППС, които са само от категория G. Категория G е в обхвата е на чл. 149, от ЗДвП, но тъй като там са посочени категориите ППС, които са за нуждите на одобряването на типа. Категория G е изключена от обхвата на чл. 2 от Директива 2014/45.
По чл.31 досегашна ал.2. става ал.5 и се изменя така..... Предлагаме след думите „необходимо разглобяване с цел идентификация“ да се добавят думите „или необходима проверка“ Това се налага, защото при прегледа на цистерни по АДР е необходимо да се провери след сваляне предпазния клапан на всяка секция.	Приема се.	Бележката е отразена в § 24.
По Приложение N 1б към чл.14, ал. 5, т.1: Съгласно изискванията на Наредба за съдържанието на основните документи, издавани от висшите училища, Удостоверение се издава след	Приема се.	Бележката е отразена в § 9.

		<p>проведено допълнително обучение или специализация и съдържа:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. наименование и местонахождение на висшето училище; 2. наименование и местонахождение на основното звено, осъществило подготовката; 3. име, презиме и фамилия, дата и място на раждане (град, село област, държава) на притежателя; 4. серия и номер на дипломата за завършена образователна степен (средно образование или образователно-квалификационна степен на висше образование) и наименование на специалността и образователната институция, от която е издадена; 5. дата на завършването и продължителност на курса; 6. тематика на обучението; 7. наименование на изучаваните учебни дисциплини; 8. оценки от положените изпити и среден успех от курса на обучение (с думи и с цифри); 9. печат и подпис на ръководителя на основното звено; 10. регистрационен номер и дата на издаване на документа. <p>Предлагаме да се използва регистрираната в МОН към момента форма на Удостоверение (Приложение)</p>		
		<p>По Приложение 1 :</p> <p>Да отпадне специалност „Автомобилна електроника“.</p> <p>В т.16 има правописна грешка.</p>	Не се приема.	Бележката не се приема, тъй като специалността „Автомобилна електроника“ е посочена от експерт от МОН, участващ в работната група по разработване на проекта на наредбата. Тази специалност се придобива в ТУ – Габрово.
15	СБА	<p>Предложеният нов чл. 12а от проекта следва напълно да отпадне:</p> <p>„Чл. 12а. Не се допуска техническият специалист и председателят на комисия да участват в комисия по извършване на периодичен преглед за проверка на техническата изправност на превозни средства, които са тяхна собственост или собственост на свързани с тях лица.“</p> <p>Изцяло необосновано се ограничава кръгът на лицата, които могат да се възползват от услугата технически преглед в конкретен пункт. Още повече,</p>	Не се приема.	<p>Текстът на чл. 13, ал. 4 от директивата е доуточнен в предложение 34 от преамбюла на директивата, където се посочва, че конфликтът на интереси обхваща икономически или личен характер. Поради тази причина личният характер е обхванат в § 7, а икономическият характер е обхванат в § 27, т. 1 от проекта на наредбата.</p> <p>Определението за „свързани лица“ е доуточнено с §</p>

	<p>това изискване се поставя на фона на въведените по искане на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ /ИААА/ компютризирана система за управление на работата на средствата за измерване и информационна система за електронно регистриране на извършените периодични прегледи на ППС, чиято основна цел е превенция и контрол на нарушения в пункта за ГТП. Тази промяна е индиректно признание, че компютризираният контрол и предаването на данни към ИААА е реално време са напълно безсмислени, въпреки, че отново се коментират с проекта.</p> <p>От исканата промяна не става ясно как ще се процедира с лицата, собственици на превозни средства, свързани със служителите на ИААА, които осъществяват контрол върху дейността на съответния пункт в реално време? Тези лица къде следва да проверяват изправността на своите превозни средства и как ще се удостоверява въпросната свързаност?</p> <p>Отделно от това, от Проекта на Наредбата не става ясно и по какъв начин лицата от комисията ще проверяват за наличие на свързаност – дали собственикът на превозното средство, представено за преглед не е някой техен далечен родина, който е вероятно и да не познават. Как ще се удостоверява и икономическата зависимост, предвидена в новата т.20 от параграф 1 от Допълнителните разпоредби на Наредбата? Кой ще декларира или удостоверява свързаността и/или икономическата зависимост; по какъв начин ще се разпределя отговорността на членовете на комисията, ако някои от тях допусне нарушаване на това изискване. Всички тези въпроси създават съществени неясноти, които няма как да бъдат санирани в последствие и ще създадат правна несигурност.</p> <p>СБА оспорва и предложението за нова т. 6 на чл. 13, ал. 1 от наредбата, съгласно която техническият специалист следва „да притежава най-малко 3 години професионален опит по специалността от завършеното средно или висше образование по една или повече специалности, посочени в приложение № 1 или равностоен на него, като учебни занимания в областта на пътните превозни средства.“. Увеличаването на изискването на</p>	<p>31.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Предложението не се приема, тъй като високите стандарти при прегледа за проверка на техническата изправност изискват техническите специалисти да бъдат с високо ниво на умения и професионална компетентност. Съгласно т. 1, буква „б“ от Приложение № 4 на директивата техническият специалист следва да има най-малко три години</p>
--	--	---------------------------------	---

	<p>професионален опит ще затрудни не само работодателите в бранша, но и неминуемо ще увеличи процента на безработица в страната, тъй като много специалисти няма да могат да започнат работа поради липса на опит.</p> <p>Считаме, че тази промяна е неправилна и необоснована и като такава следва да отпадне от предложението за изменение. Освен това, СБА предлага изискването за професионален опит за председателя на комисията да бъде намален на една година.</p>		<p>документиран професионален опит. В този случай директивата поставя тригодишния период и периода не се определя от ДЧ. Обратно на твърдението, че се увеличава изискването за професионален опит е възможността, която е посочена в същата разпоредба, че периода на обучение за придобиване на специалност по приложение № 1 от наредбата ще се счете за опит (стаж).</p>
	<p>От друга страна, сега и е моментът да се направи разграничение кое в същност следва да се взема предвид при определяне на образованието на лицата по чл. 13 от наредбата – дали продължителността на курса им за обучение във времето, както е до настоящия момент, или реалният хорариум. Именно последното следва да бъде възприето като правилно. Още повече, този въпрос не е от компетентността на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията или на ИААА, за да бъде уреждан от тях в техни подзаконовни нормативни актове.</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Предложението не се приема, тъй като хорариумът ще се определи в учебната документация, която ще бъде утвърдена от изпълнителния директор на ИААА.</p>
	<p>По отношение на вече споменатия чл. 13 от наредбата СБА предлага изменение на ал. 1, т. 2 като отпадне изискването техническият специалист да е правоспособен водач на моторно превозно средство от категория "А", за да извършва прегледи на превозни средства от категории L1, L2, L3, L3e, L4, L4e, L5, L5e и L7e. Напълно неоснователно е въведено такова изискване и то следва да отпадне, както няма подобни изисквания за категории "С" и "D".</p>	<p>Приема се.</p>	<p>Бележката е отразена в § 8.</p>
	<p>Неправилни и необосновани са предвидените с Проекта промени на чл. 14, ал. 4 и ал. 5 от Наредбата, а именно:</p> <p>Алинея 4 се изменя така:</p> <p>„(4) Допълнителното обучение по ал. 1 е първоначално и периодично. Техническите специалисти преминават допълнително първоначално обучение преди вписването им в регистъра по чл. 15, ал. 1, след което на всеки 2 години преминават периодично обучение.“</p> <p>5. Алинея 5 се изменя така:</p> <p>„(5) Допълнителното обучение завършва с полагане на изпит пред комисия,</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Предложението не се приема, тъй като високите стандарти при прегледа за проверка на техническата изправност изискват техническите специалисти да бъдат с високо ниво на умения и професионална компетентност. С директивата се въвежда система за обучение, включваща първоначално и периодично опреснително обучение. Относно периода на обучение към настоящия момент периода е 4 годишен, но поради бързо променящото се законодателство и изисквания на типовото одобрение (теми включени в обучението на техническите специалисти),</p>

	<p>в състава на която се включва представител на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ .</p> <p>Липсва каквато и да е законова, а и логическа обосновка, която налага въпросното периодично обучение да се извършва на всеки две години и то пред комисия с представител на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация. В случая говорим за поредната финансова тежест върху собственика на ГТП, и то при условие, че на две години техническата уредбата на превозните средства не търпи съществени промени, което да налага техническият специалист да опреснява толкова често знанията си. Освен разход за работодателя това е и неоправдано откъсване от работната среда за служителя. Още повече, не мога да не отбележа, че спорната алинея 5 създава усещане за опит за легализиране на корупционни практики при избор на учебно заведение, в което да бъде проведено обучението. Съмненията ми са породени от следното: след като обучението ще се провежда от висши училища, акредитирани по реда на Закона за висшето образование, или от организации, оправомощени в друга държава - членка на Европейския съюз, за такава дейност, какво налага на изпита да присъства представител на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“. Нима от ИААА се съмняват в коректността на висшите училища и по-какъв начин присъствието на представител на ИААА ще се отрази върху изпита; какво налага присъствието на подобно лице при условие, че ал. 8 на същия член предвижда, че „След всеки изпит по ал. 5 висшето училище изпраща до изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ следната информация за всяко лице, което е положило изпит...“. Всички тези въпроси неминуемо водят до съмнения в целта на промените на Наредбата.</p>		<p>предложения с проекта на наредбата период е двугодишен. В подкрепа на предложението на агенцията е и опита на други ДЧ – Франция (на всяка година), Австрия и Великобритания (на всеки две години).</p> <p>Относно участието на представител на ИААА в комисията по изпитване на техническите специалисти – към настоящия момент ИААА изпълнява дейността на орган за надзор относно техническите прегледи. Едно от изискванията, посочени в Приложение № 5 на директивата е „проверка на обучението и изпитването на техническите специалисти“.</p> <p>Изпращането на информацията относно допълнителното обучение от висшите училища към ИААА, обратно на твърдението на колегите от СБА, ще облекчи (административно и финансово) лицата по чл. 16, тъй като няма да е необходимо след изтичане на срока на удостоверението за допълнително обучение на технически специалист да се подава заявление за промяна на обстоятелствата, посочени в списъка на техническите специалисти към издадено разрешение.</p>
	<p>С проекта се предвижда създаване на нова ал. 5 в чл. 24, а именно: „За промяна в обстоятелствата по ал. 1 и ал. 4 се счита и преиздаването на документ по чл. 18, ал. 1 поради изтичане на неговия срок на валидност.“. Промяната е незаконосъобразна, тъй като от въпросните документи, посочени в чл. 18, ал. 1, единствено свидетелството за съдимост е със срок на валидност, като административният орган може да се сдобие с него по</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Основанието за издаването на разрешението или вписването на технически специалист в списъка към дадено разрешение е бил документ с определен номер. След преиздаването на документа се издава нов документ с друг номер. Обратно на твърдението, че „актуализираният документ не носи никаква</p>

	<p>административен ред. Още повече, след като заявителят веднъж е предоставил документи, които са приети и одобрени от ИААА, той не следва да бъде задължен да ги поддържа актуални за администрацията. Изтичането на срок на валидност на издаден документ не може да бъде приравнено на промяна на обстоятелство, защото е възможно актуализираният документ да не носи никаква информация за промяна.</p>		<p>информация за промяна“ – новото издаване на документа съдържа промени на информацията.</p>
	<p>Във връзка със споменаването на чл. 18, ал. 1 СБА, счита, че искането за представяне на копие на сертификат за внедрената в контролно-техническия пункт система за управление на качеството по чл. 11, ал. 5, издаден от орган по сертификация на системи за управление, акредитиран от Изпълнителна агенция "Българска служба за акредитация" или от чуждестранен орган за акредитация, към момента на подаване на документи за издаване на разрешение е неправилно и неприложимо. За да бъде валидно издаден подобен сертификат, е необходимо техническият пункт да е работил не по-малко от шест месеца, което няма как да стане при условие, че пунктът няма разрешение. Администрацията поставя пред заявителя реално неизпълнимо условие, което заявителят е принуден да изпълни, за да може да започне да функционира.</p>	<p>Приема се.</p>	<p>Бележката е отразена в § 52.</p>
	<p>Предложеното изменение на чл. 37, ал. 4 от Наредбата противоречи на новата предложена Методика и проекта за газовете, поради което не може да бъде прието в този му вид: „(4) Опасни са неизправностите, които представляват пряк и непосредствен риск за безопасността на движението или оказват въздействие върху околната среда. При установяване на такива неизправности временно се отнема регистрацията на неизправното превозно средство и не се допуска движението му по пътищата, отворени за обществено ползване. Превозното средство се подлага на повторен преглед след отстраняване на установените неизправности и/или несъответствия.“</p>	<p>Приема се.</p>	<p>Бележката е отразена в § 45.</p>
	<p>Считаме, че изменението на чл. 42, т. 1 от наредбата, а именно: „В т. 1 думите „прегледите за техническа изправност“ се заменят с „периодичните прегледи за проверка на техническата изправност“, а след думата „наредба“ се добавя „и не плащат на техническите специалисти,</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Текстът на чл. 13, ал. 4 от Директивата е доуточнен в предложение 34 от преамбюла на директивата, където се посочва, че конфликтът на интереси обхваща икономически или личен характер. Поради тази</p>

	<p>които са наети от тях никакви възнаграждения, дори под формата на премии или добавка към заплатата, свързани със заключенията от прегледите за проверка на техническата изправност на превозните средства или броя на извършените прегледи“,</p> <p>противоречи на законодателството и неоправдано ограничава свободата на работодателя за определяне на възнаграждението на неговите служители, поради което тази промяна следва да отпадне от обсъждания Проект.</p>		<p>причина личният характер е обхванат в § 7, а икономическият характер е обхванат в § 32, т. 1 от проекта на наредбата.</p>
	<p>Необосновано е и новото изискване, поставеното в чл. 11, ал. 3, т. 22 , а именно: информационната система за електронно регистриране на извършените периодични прегледи на ППС да осигурява възможност за: „съхранение на данните за извършените периодични прегледи за проверка на техническата изправност в продължение на минимум 60 месеца от датата на извършване на прегледа“. Както налага тази промяна, при условие, че новите автомобили преминават на преглед на третата или петата година. Подобен срок е неоправдано дълъг. Редно е ИААА да осигури такова съхранение, след като иска предаване на данни в реално време.</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Предложението не се приема, тъй като в този текст в наредбата не се засягат лицата по чл. 16. Текстът е свързан с изискване към информационната система по чл. 11. Срокът за съхраняване е относно електронното досие от извършен преглед на ППС.</p>
	<p>Сега е моментът всички изисквания за пренос на данни и предоставяне на информация да бъдат съобразени с Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 година относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните), който ще бъде приложен считано от 25 май 2018 г., когато изтича крайният срок, предвиден за всички организации, попадащи в обхвата на Регламента, да демонстрират съответствие с изискванията в него. ИААА не следва да поставя изисквания към ГТП-та, които ще ги постави в затруднение да приложат регламента.</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Предложението не се приема, тъй като информационната система на ИААА не поражда задължения към контролно-техническите пунктове.</p>
	<p>Освен гореизложеното, с настоящото СБА прави предложение за отпадане на Технологичната карта, тъй като същата се явява напълно излишна при условие, че всеки пункт работи по определена от ИААА Методика. В тази връзка СБА прави предложение за отмяна на ал. 4 и ал. 5 от чл. 19 от</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Предложението не се приема, тъй като технологичната карта е необходима и без нея е невъзможен последващ контрол в КТП върху дейността на техническите специалисти – обхват,</p>

	<p>наредбата:</p> <p>„(4) Технологичната карта за работата на техническите специалисти по чл. 18, ал. 1, т. 4 се изготвя поотделно за всяка линия за извършване на периодични преглед и проверки на ППС и съдържа:</p> <p><i>1. схема на линията с обозначени постове за извършване на отделните операции;</i></p> <p><i>2. списък на техническото оборудване;</i></p> <p><i>3. броя на техническите специалисти, извършващи прегледа;</i></p> <p><i>4. последователност за извършване на периодичния преглед на ППС, същност на проверките, изпълнител, използвани уреди, съоръжения и средства за измерване.</i></p> <p><i>(5) Технологичните карти за работата на техническите специалисти се съгласуват:</i></p> <p><i>1. (изм. - ДВ, бр. 40 от 2016 г., в сила от 27.05.2016 г.) от ръководителя на съответното регионално звено на Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" - за контролно-техническите пунктове от категории I, II, III или IV;</i></p> <p><i>2. от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" - за контролно-техническите пунктове категория V.“</i></p>		<p>последователност, задължения и отговорности.</p>
	<p>СБА предлага и промяна на чл. 40 от наредбата, като изрично се предвиди ред за задържане на удостоверение за ППП от пункта, установил неизправност, като удостоверение бъде приложено към протокола за преглед. Отделно от това, в информационната система това да бъде своевременно отразено, по начин, който позволява проверка от страна на ИААА и на останалите пунктове. Целта на тази промяна е да бъде преустановена практиката един неизправен водач да отиде в друг пункт, където да мине със своя неизправен автомобил.</p>	<p>Приема се.</p>	<p>Бележката е отразена в §30.</p>

16	БИМ	<p>Предложените промени, свързани с разширяване на обхвата на категориите ППС, подлежащи на периодични технически прегледи, е свързано с използване на подходящо оборудване в контролно-техническите пунктове. По изготвените промени в § 5 изразяваме следните забележки:</p> <p>Изискванията към стендовете за измерване на спирачни сили на ППС, редът и начин на пускането на пазара и/или в действие, както и последващия им контрол са разписани в Раздел XIX от Наредбата за средствата за измерване, които подлежат на метрологичен контрол. В чл. 496 от същата наредба, изрично е посочено, че „Стендовете за измерване на спирачните сили са предназначени за определяне на спирачната ефективност чрез измерване на спирачните сили и осовото натоварване на пътни превозни средства от категории М, N, О и L, с изключение на категории L1e, L2e и L6e“</p> <p>В чл. 9, ал. 1, т. 1, б. „в“ се предвижда линията за проверка на техническата изправност на ППС от категории L1, L1e, L2, L2e, L3, L3e, L4, L4e, L5, L5e, L6, L6e, L7 и L7e да е оборудване със стенд за измерване на спирачните сили на ППС. От друга страна създадената нова ал. 3, съгласно която:“(3) Стендът за измерване спирачните сили на ППС, с който се оборудва всяка линия за извършване на периодични прегледи на ППС и прегледи и проверки по ADR, трябва да е с обхват на измерване по чл. 500 от Наредбата за средствата за измерване, които подлежат на метрологичен контрол (обн., ДВ, бр. 98 от 2003 г.) и да е съобразен с категорията на ППС, на които се извършват прегледи и проверки на съответната линия.“</p> <p>От изложено до тук става ясно, че не е възможно изпълнението на посочените изисквания по отношение на категории L1e, L2e и L6e.</p>	Не се приема.	<p>В чл. 496 от Наредбата за средствата за измерване, които подлежат на метрологичен контрол (обн., ДВ, бр. 22 от 2015 г) е посочено, че „стендовете за измерване на спирачните сили са предназначени за определяне на спирачната ефективност чрез измерване на спирачните сили и осовото натоварване на пътни превозни средства от категории М, N, О и L, с изключение на категории L1e, L2e и L6e, съгласно Закона за движение по пътищата“. Последната редакция на ЗДвП е през 2018 г. и има промяна относно категориите превозни средства, които подлежат на технически преглед. В този смисъл следва да бъде извършена промяна в чл. 496 от Наредбата за средствата за измерване, които подлежат на метрологичен контрол.</p>
----	-----	--	---------------	---

	<p>Също така предлагаме в текста на новата ал. 3 да се заличат цитирания член и датата на обнародване и текстът да остане: „(3) Стендът за измерване спирачните сили на ППС, с който се оборудва всяка линия за извършване на периодични прегледи на ППС и прегледи и проверки по ADR, трябва да е предназначен за категорията ППС, на които се извършват прегледи и проверки на съответната линия и да отговаря на изискванията на Наредбата за средствата за измерване, които подлежат на метрологичен контрол.</p>		
	<p>По отношение на ал. 4 предлагаме стилистична редакция: „(4) Стендовете за измерване на спирачните сили на ППС и димомерите, с които са оборудвани контролно-техническите пунктове трябва да са от одобрен тип и да са преминали първоначална проверка по реда на Закона за измерванията и Наредбата за средствата за измерване, които подлежат на метрологичен контрол. Газоанализаторите трябва да са оценено съответствие по реда на Закон за техническите изисквания към продуктите и Наредбата за съществените изисквания и оценяване на съответствието на средствата за измерване.“</p>	Приема са.	Бележката е отразена с § 5.
	<p>Предлагаме нова алинея 4а със следния текст: „(4а) В контролно-техническите пунктове могат да се използват и газоанализатори от одобрен тип и с извършана първоначална проверка по реда на Закона за измерванията, пуснати в употреба до 30.10.2016 г.“ Мотив: С въвеждането на текста в ал. 4а не се ограничава използването на вече пуснати в употреба газоанализатори по реда на националното законодателство до 30.10.2016 г. Период който е регламентиран при въвеждането в българското законодателство на Директива за средствата за измерване – 2016/32/ЕС (стара 2004/22/ЕО). От друга страна Закона за измерванията не ограничава използването на средства за измерване намиращи се в употреба, което е предвидено в чл. 30, ал. 5 „Когато срокът на валидност на одобрения тип е изтекъл, намиращите се в употреба средства за измерване, които отговарят на одобрения тип, се считат от одобрен тип.“</p>	Приема са.	Бележката е отразена с § 5.

		<p>По отношение на предложения текст на ал. 5 посочените периоди на последващи проверки следва да се заличат, по конкретно текстът след „Закона за измервания...“ да отпадне.</p> <p>Мотиви: Съгласно разпоредбите на чл. 10в, ал. 2, т. 1 от Закона за измерванията Председателят на Държавната агенция за метрологичен и технически надзор определя периодичността на проверка на средствата за измерване в употреба, които подлежат на контрол, по предложение на председателя на Българския институт по метрология. Периодът на последващи проверки може да бъде променян при спазване на по-горе посочената разпоредба и посочването на конкретна продължителност в друг нормативен документ ще бъде в нарушение на Закона за измерванията.</p>	Не се приема.	Предложението не се приема, тъй като текстът на разпоредбата е уточняващ за ползвателите на услугата към настоящия момент. При промяна на срока на проверките, по предложение на председателя на БИМ, ИААА ще извърши необходимото.
	Михаил Янков	<p>Към момента няма залегнало минимално времетраене за извършване на ПТП, което от своя страна води до извършени ПТП за по 8 – 10 мин.</p> <p><i>Предложение:</i> ЗАДЪЛЖИТЕЛНО задаване на минимално времетраене на ПТП на ППС, съобразно категорията, годините и/или изминатите километри. Ограничаване на възможността за приключване на ПТП преди изтичане на съответното времетраене.</p> <p><i>Цел:</i> Качествен и пълно-обемен ПТП, ограничаване риска от недоглеждане и извършване на некачествен ПТП поради бързане, създаване на условия за лоялна конкуренция.</p>	Приема се.	Бележката е отразена в § 14.
	Михаил Янков	<p><i>Предложение:</i> С цел превенция продажба/кражба на стикери и удостоверения на всеки месец да се изпраща по електронен път инвентаризация на наличните УТИ. На всеки три месеца да се извършва инвентаризация от служител на ОО АА.</p>	Приема се.	Бележката е отразена в § 35.